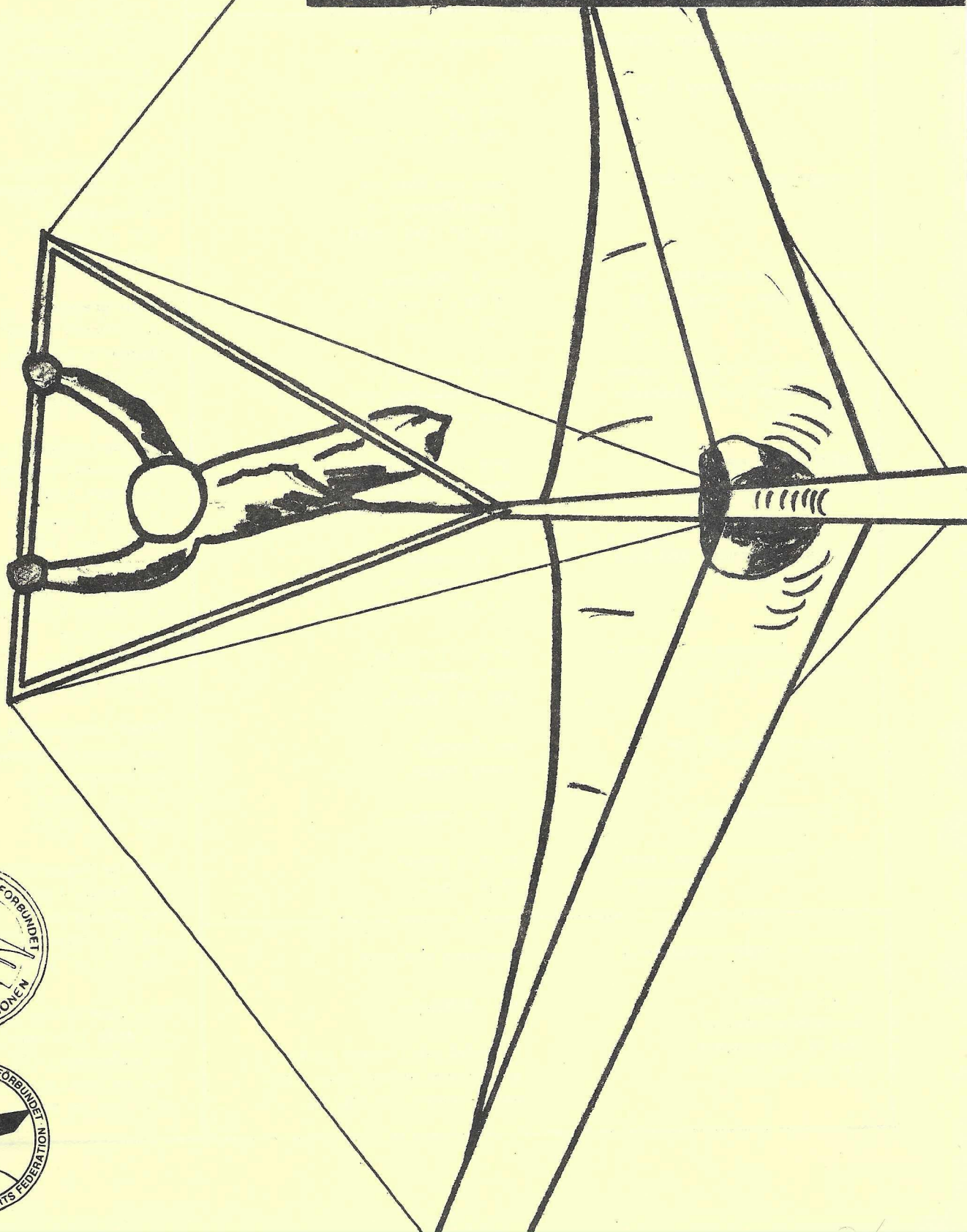
GUNNAR REMER ARKIVET

HYPOXIA

INFO-BLAD FRÅN HÄNGFLYGSEKTIONEN

Nr 25

Okt 1987



SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
FSF
SWEDISH AVIATION SPORTS FEDERATION

Hypoxia är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till Svenska Flygsportförbundet (FSF). Hypoxia ges ut fyra gånger per år och distribueras direkt till medlemmarna. Det ankommer på klubbarna att hålla FSF med aktuell medlemslista på sätt som särskilt informeras om. Meddelanden som FSF Hängflygsektion (FSF/H) vill skall nå klubbarnas styrelse, grupper av medlemmar eller enskilda medlemmar och som publicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

FSF/H är associerat till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Genom KSAK är FSF anslutet till det Internationella Flysportförbundet (FAI) och FSF/H till dess Hängflygkommission (CIVL). FSF-anslutna klubbar är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF).

HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1987

Ordförande, nyval 1 år	Karl-Axel Dahlbergh Box 121 930 90 Arjeplog
Sekreterare, 1 år kvar	Gunilla Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Kassör, biträdande i tävlingsfrågor, omval 2 år	Folke Wikberg St Olavs väg 16 830 13 Åre
Utbildning, regler, Hypoxia, kontaktman luftfartsverket, 1 år kvar	Rolf Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Tävlingar, omval 2 år	Oddvar Kvalsvik Köpmannagatan 2 A 831 30 Östersund
Olycksrapporter, sponsorfrågor, omval 2 år	Sven Lindén Fjällgatan 38 116 45 Stockholm
Extern information, ultralättfrågor, nyval 2 år	Robert Krockmar Fröjavägen 10 C 832 00 Frösön
Suppleanter valda på 1 år	Bo Kärrman Ronny Grimm
CIVL-representant	Ingvor Wikberg
I FSF styrelse, ordinarie suppleant	Rolf Björkman Sven Lindén

Hypoxias redaktionsadress

Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 42 Vällingby
Tel 08-739 39 70

Ansvarig utgivare

Rolf Björkman

Material till nästa nummer skall vara redaktionen tillhanda senast 1987-12-01.

KLUBBAR ANSLUTNA TILL FSF/H

Aquil Hängflygklubb
c/o Bengt Hammarsten
Borgvägen 20 B
902 53 Umeå
090 - 13 41 44

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl-Axel Dahlbergh
Box 121
930 90 Arjeplog
0961 - 108 50

Arvidsjaurs Hängflygklubb
c/o Bo Kärrman
Ankarskatavägen 87 B
941 34 Piteå
0911 - 116 23

Club Fjällvingen Hede
c/o Anders Backman
Wemergatan 5
820 93 Hede
0684 - 108 77

Dala Dragons
c/o Patrik Munter
Nusnäs bygata 55
792 04 Nusnäs
0250 - 371 81

Dorotea Hängflygklubb
c/o Gunnar Lindahl
Avaträsk 436
910 70 Dorotea
0942 - 211 20

Dundrets Hängflygklubb
c/o Urban Olofsson
Källgatan 8
972 00 Gällivare
0970 - 152 61

Frösö Hängglidarklubb
c/o Robert Krockmar
Fröjavägen 10 C
832 00 Frösön
063 - 10 42 79

Gwaihir hangglidingklubb
c/o Dennis Lewrén
Arsenalsgatan 12
411 20 Göteborg
031 - 13 47 87

Hängflygklubben Scotten
c/o Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 43 Vällingby
08 - 739 39 70

Ikaros Hängglidarklubb
c/o Leiler Karlsson
Pålhammarsgatan 3
521 00 Falköping
0515 - 129 27

Kiruna Hängflygklubb Myggan
c/o Annika Hellgren
Föraregatan 36 A
981 39 Kiruna
0980 - 818 65

Lidingö Deltaving klubb
c/o Mats Paulsson
Huvudsta Gård
171 56 Solna
08 - 27 86 98

Mosebacke Aeronautiska Sällskap
c/o Keijo Hiltunen
Brisvägen 14
132 00 Saltsjö Boo
08 - 715 85 42

Skånes Drakflygarklubb
c/o Hans Berg
Kurirgatan 20
252 53 Helsingborg
042 - 11 81 13

Sundsvalls Hänggäng
c/0 Sune Bodin
Jakobsdalsgatan 4 B
852 41 Sundsvall
060 - 12 38 53

Umeå Hängflygklubb
c/o Hasse Johansson
Rådjursvägen 38 D
920 60 Umeå
090 - 13 66 00

Vårgårda Hängflygklubb-Lyftet
c/o Flemming Göransson
Lövsångaregatan 8
447 00 Vårgårda
0322 - 232 07

Vänersborgs Hängflygklubb Pegasus
c/o Lennart Karlsson
Nygatan 46
462 00 Vänersborg
0521 - 607 65

Åre Drakflygarklubb
c/o Folke Wikberg
St Olavs väg 16
830 13 Åre
0647 - 511 11

Örebro Hängflygklubb Örhänget
c/o Peter Wallin
Rosenhillsgatan 15
692 00 Kumla
019 - 702 47

OBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSO

För alla: Förnya licensen, sid 8

Nya luftrumsbestämmelser, sid 19

För instruktörer: Repetitionskurs för instruktörer, sid 7

För klubbledningar: Hängflygkonferens, sid 7

Förnya licensen, sid 8

Klubbledningar, sid 22

För annonsörer: Annonsbestämmelser, sid 22

BSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOBSOB

Redaktören har ordet

Den del av året som hittills förflutit har präglats av två saker som berört hängflygning.

1. Vädret har varit uruselt. Flera tävlingar, särskilt under våren-sommaren fick inställas. Skolningen har rimligen gått trögt särskilt i söder.

2. Det har varit lugnt i leden. Gammalt groll tycks vara glömt eller i varje fall begravt under ytan. Det har varit tyst från myndigheter. Likaså tycks negativ reklam för hängflyget ha varit sällsynt. Jag tänker närmast på haverier och på spektakulära artiklar. Vi tycks ha funnit formerna och accepterats i samhället.

Det har också varit bra beträffande den inre verksamheten. Nuvarande verksamhetsplan tycks ha verkat stabiliserande. Alla vet vilka planer i stort som gäller och vilken policy vi skall arbeta efter.

Nu seglar ett nytt intresseområde upp som det skall bli intressant att se utvecklingen för. Det gäller paraglidning, alltså fallskärmsflygning med start i backe med fylld skärm. Dessa luftfarkoster är definitionsmässigt hängglidare även om vi inte betraktar dem så. Fallskärmssektionen har inte något större intresse av dem. Fallskärmshopp kan bara utföras från flygetyg av något slag. All annan form av utnyttjande av fallskärm är något annat.

→

Hängflygsektionen har uttalat att vi är villiga att stödja udda verksamheter typ paraglidning. Det skall i så fall ske på våra villkor och efter våra regler. Vi vill inte få in verksamhet som genom haverier eller dålig reklam på annat sätt äventyrar hängflygningen. Trevare har funnits från paraglidarpiloter. De har hittills varit av affärsmässig grund. Man vill komma igång med passagerarflygning mot betalning o dyl.

En sak kan fastslås. Paraglidning är inte tillåten för andra än Häng III-piloter som under definitionen hängglidare själva flyger in sig. Även om detta är formellt korrekt måste det ändå anses olämligt. Helt nya principer gäller och säkerligen också nya faror Luftfartsverket hade när jag kontrollerade sist inte utfärdat några tillstånd separat. Det lär förekomma utbildning där eleverna får utbildningsbevis efter kursen. Hängflygsektionen tar definitivt avstånd från denna verksamhet.

Jag kan personligen tänka mig att paraglidning ingår som en del i hängflygningens verksamhet men där paraskärmen och hängglidaren räknas som olika grundtyper. Viss skillnadsutbildning skulle krävas. För instruktörer fordras troligen också särskilda kurser. Det bästa vore att få in erfaret folk från fallskärm som känner problemen. Någon erfaren hängflygare borde också skaffa sig utbildning i paraglidning för att kunna hjälpa till med bedömningen av behov av särskild utbildning och särskilda regler i övrigt.

Alternativet för paraglidarintressenter är att bilda en egen organisation av samma typ som vi har. Tyvärr måste de då upprepa en del av vår mödosamma väg till dagsläget för hängflyget. Här är i alla fall öppet för folk med initiativ.

Anm: Ordet "Paraglidning" har tagits av Hängflygsektionen som definition på just denna typ av flygning. Andra ord och begrepp kan förekomma. Förväxling skall dock inte göras med parasail. Där används en ostyrd skärm. Linan får där inte kopplas bort i samband med uppbogsering. Inget av detta har med "fallskärmshopp" från fasta platser såsom torn och bergsstup att göra. Fallskärmssektionen har tagit avstånd från detta och därmed finns det ingen som tar något ansvar för den formen. Tillstånd kan därför heller inte utfärdas.

Onödig byråkrati och intrång på områden som vi inte har med att göra? En sak har vi som varit med en tid inom hängflyget lite längre fullständigt klart för oss. Bättre att förekomma än förekommas. Genom att satsa på en säkerhetsnivå och kontrollnivå som man själva tycker är rimlig når man längst. En för hård styrning innebär att man ålägger sig själv restriktioner som kan vara onödiga. En för lössläppt nivå kommer i det långa loppet att innebära myndighetsintrång som ger större restriktioner än önskat. I värsta fall blir det förbud.

Rolf Björkman

Flygträning i Australien

Erfarenheterna från Mt Buffalo, Viktoria, 1987 torde ha visat att svenska hängflygpiloter behöver träning i australiska förhållanden. Klimatet är svårare att handskas med än vad många tror. Flygningen är krävande: många timmar i stark termik, varmt på marken , kallt högt uppe, lång väntan på upphämtning osv.

Eftersom jag har bott några år i South Australia (S.A.) så har jag lärt mig vad som krävs för att göra det bästa möjliga av vistelsen på marken och i luften.

S.A. har toppenklimat för flygning året runt. för närvarande är XC-rekordet 160 miles. Det rekordet togs för två år sedan. Senaste sommaren var den längsta sträckan 175 km. Utav dessa 175 km var 145 km till "förutbestämt mål".

Starten kan göras från bergåsar, 300 m höga, med hjälp av vår hydrauliska vinsch eller som bilbogsering. Den hydrauliska vinschen är i bruk varje helg och också under vardagar när vi har tillräckligt många piloter närvarande. Vinschen är speciellt bra när vindriktningen varierar och vinden är svag, men vi har vinschat mig och andra avancerade piloter i en vindstyrka på 10-15 m/s utan problem.

Landskapet i S.A. består av långsluttande bergåsar, 50-300 m höga, gående i N-S-riktning. det är ca 10-20 km mellan dem. Mar-

ken är odlad till 50 % utom när man flugit 100 km mot NO-SO där det är platt och ca 20 km mellan gårdarna. Skog är något de hade för 200 år sedan. Dock kan man se enstaka träd här och där. Det gäller också för bergåsarna.

Piloterna här är organiserade med radio, vatten, mat, karta, instrument och följebilar och/eller telefonnummer som kan ringas för upphämtning. Många av oss flyger efter en planlagd rutt. Den svåraste rutten är att flyga ut till ett mål och sedan tillbaka till starten.

Jag har haft många fantastiska flygningar t. ex. 127 km, "out & return" 27 km, "nominerat mål" 27 km. De två senare flögs under vår vinter här. Ett annat bevis på att S.A. har goda flygförhållanden och ger god träning är att S.A. State Team har vunnit de fyra senaste årens Australian National Championchip. Jag kan också nämna att det är vanligt med höjdvinster på 2500-3500m under sommaren och 2000-2700 m under vintern.

Detta är en inbjudan. De piloter som planerar för en vistelse i Australien, VM 88, kom och träna med oss! Ni kommer inte att ångra er.

Hälsningar

Birgit Svens &
Dermot Meaney

35 Stanlake Ave
St Marys (Adelaide)
S.A. 5042, Australien

Tel 08-277 54 35

Instruktörskurs

I enlighet med FSF/H verksamhetsplan genomförs en instruktörskurs hösten 1987. Kursen syftar till att utbilda erfarna Häng-III-piloter till instruktörer med full kompetens.

Instruktörskursen genomförs 1987-11-27--29 (fre-sön) i Stockholm. Ledare för kursen blir undertecknad.

Ansökan till kursen skall göras samlat från klubb. Du som vill komma i fråga som elev skall alltså vända dig till ordföranden i din klubb. Klubb med flera sökande skall ange eleverna i prioritetsordning.

Följande minimikrav gäller: Giltig Häng III, omfattande hängflygerfarenhet, bedömd lämplig som instruktör-utbildare, visat gott omdöme, föredöme.

FSF/H styrelse har beslutat definiera omfattande erfarenhet enligt följande: minst 50 flygtimmar i hängglidare, minst två års innehav av Häng III, erfarenhet av varierande slag (exempel: deltagit i tävlingar, träningsläger, hängflygträffar, flugit på varierande hang, termik, cross country mm). Dispens från dessa krav kan göras endast i särskilda fall där regionen ställs utan instruktörer och den sökande är särskilt lämplig.

Klubben skall insända följande i samband med ansökan:

- Namn, adress, licensnummer
- Beskrivning av erfarenheten i form av tid för innehav av licens, flygtid (kopia på loggbok), deltagande i tävlingar och andra aktiviteter
- Intyg att den sökande är lämplig och utgör ett föredöme som hängflygare
- Prioritet och behov av den sökande som instruktör

Kursen har visst RF-bidrag. Kursavgiften sätts när antalet elever är känt och alla kostnader i övrigt kan överblickas. Kursavgiften blir relativt hög. Samtliga deltagare erhåller i gengäld fri resa och bidrag till mat och logi. Samtliga kommer därför att få samma totala kostnad för kursen oberoende av bostadsort. Bidragen minskar den totala kostnaden något. Denna typ av arrangemang är nödvändig för att kursbidrag skall erhållas.

Klubben kan måhända lämna den sökande ytterligare bidrag. Detta kan FSF/H däremot inte rekommendera. Främsta satsningen bör enligt sektionens målinriktning göras på befintliga instruktörer och klubbarna bör därför lämna största möjliga bidrag till instruktörer som följer den årliga repetitionskursen.

Ansökan genom klubben sänds till Rolf Björkman, Backlöksvägen 103, 162 43 Vällingby senast 1987-11-06.

Rolf Björkman

Eftertanke

Jaha ja. nu har det hänt i alla fall, det där som inte fick hända. Det där som man alltid har haft så stor respekt för. En kompis flög in i ett stag till TV-masten. Han singlade ner från ca 12-15 m höjd och slog sig rejält. Han hade tur i oturen och klarade smällen ganska bra.

Jag såg inte själv kraschen, men efter vad jag hört vill man beteckna orsaken till olyckan som pilotfel.

Räddnigsarbetet fungerade fint och han kom snabbt under vård. Han tackar idag alla kompisar som ställde upp så snyggt.

Några knäckta rör och ett knäckt självförtroende, ett antal sjukskrivningsdagar och historien är bara historia? NEJ! Bestämt icke! Om vi skall fortsätta att utvecklas måste vi lära oss mera av det som hänt. Vi tar del av händelseförloppet och många av oss säger att detta händer inte mig för jag har så och så många flera flygtimmar. Det finns många fler sätt att vifta undan saken för att få hängflyg att verka ofarligt. Antingen vi ljuger för oss själva eller familjen så får vi nog beteckna det som en lögn. Visserligen är våra grejor väldigt säkra men det jag försöker belysa är den mänskliga fakorn.

Vi är nästan som alkoholister när det gäller att hitta på ursäkter. det håller inte att tänka så. Försök istället att undvika ursäkter för att försvara ditt beteende. Medge dina svagheter även för dig själv och flyg med säkerhetsmarginaler! Sluta aldrig att lära dig nya saker! Det finns alltid något nytt att lära sig. Tala om allt du vet och fråga om det du inte vet. Lyssna på hemmaflygarna och dem som kan mer! Flyg tills du landar och ge inte upp då du får ett jättekast på finalen!

Flyg med insidan - då slipper kompisarna köra dig till sjukhus!

Gunnar Remer

Haveri

Jag hade vid mitt besök i Arjeplog under midsommarhelgen det tvivelaktiga nöjet att se för- och efterspelet till den olycka som Gunnar Remer beskriver.

Det var blåsigt och vinden var byig. På sydvästhanget på Galtispouda får man under dessa förhållanden dåliga hangmöjligheter. Luften störs för mycket vid kraftig vind av en bergskam framför hanget.

Vi hade flugit en del under två dagar men i det här vädret var det bara de "modigaste" som flög. Två erfarna piloter genomförde var sin flygning men det såg ovanligt stökigt ut och de tappade snabbt hanget och tvingades till landning längre ner.

Den nu aktuelle piloten startade alltså som nummer tre. Han hade mindre erfarenhet men hade ändå flugit flitigt. Vingen var för nybörjare av typ Atlas. Han flög avsevärt effektivare än de tidigare piloterna genom att ligga närmare hanget och därmed utnyttja uppvinden bättre. Som åskådare tyckte jag det såg imponerande ut men våghalsigt.

Så småningom gjorde piloten ett misstag i sin banuppläggning och tappade till synes hanget och försvann varför jag åkte från platsen utan att se själva olyckan. Förloppet var ungefär följande: Piloten hade lyckats komma tillbaka upp på hanget genom att flyga relativt snävt. På kurs parallellt med hanget på låg höjd svängde vingen in mot backen. Vittnen påstod att han förtvivlat försökte svänga ut utan att samtidigt dra åt sig bygeln. Den begynnande stallen hävdes alltså inte utan vingen fullföljde svängen in över hanget och där tog ett av stagen till masten emot.

Så vitt jag kan se var det den klassiska olycksorsaken med låg fart på låg höjd där enda urgångsmöjlighet är att sänka nosen. Flera sådana olycksfall redovisades i förra numret av Hypoxia. Erfarenhet i förhållande till väder bedömer jag vara grundorsak (för hög ambition).

Det är alltid lätt att vara efterklok och komma med kritik. Utan detta sista misstag hade flygningen, om än under olämpliga flygförhållanden, kunnat väcka beundran bland åskådarna.

Rolf Björkman

Repetitionskurs för instruktörer

FSF/H styrelse har beslutat att alla instruktörer skall genomgå en repetitionskurs minst vartannat år med början från och men denna vinter. Om inte detta krav uppfylls kommer instruktörsbehörigheten endast i undantag om särskilda skäl föreligger att förlängas. Genomförd kurs 1986 räknas.

Varje år kommer repetitionskurs för instruktörer att genomföras. Detta är i enlighet med FSF/H verksamhetsplan. Kursen genomförs under vinterperioden och kan i vissa fall hamna på fel sida om årsskiftet. Så blir fallet detta år eftersom hösten innehåller grundkurs för instruktörer och hängflygkonferens.

Tid för kursen är preliminärt 16-17 jan 1988. Tyvärr är flera instruktörer då i Austalien på VM. Eftersom tiden före är fulltecknad som angivits ovan och tiden efter VM fullt upptagen tid för skolning särskilt i Norrland tar styrelsen medvetet denna nackdel.

Nästa kurs planeras till okt-nov 1988. En av dessa kurser skall genomgås av alla instruktörer oberoende av deltagande i kursen 1986 om instruktörsbehörigheten sedan skall kunna förlängas att gälla 1989.

Kursen genomförs i Stockholm och leds av undertecknad. Sänd preliminär anmälan till Rolf Björkman, Backlöksvägen 103, 162 43 Vällingby. Slutligt besked och inbjudan sänds senare till de preliminärt anmälda.

Kursavgift på 300 kr kommer att tagas ut. Bidrag till resor och uppehälle kommer att ges av FSF/H. Styrelsen rekommenderar dessutom klubbarna att betala kostnader som inte betalas av FSF/H.

OBS: Det är inget som hindrar att man deltar i flera kurser i rad, tvärt om. På så sätt har man ju också garderat sig om det dyker upp hinder nästa år.

Rolf Björkman

Hängflyg-konferens

I enlighet med FSF/H verksamhetsplan genomförs en hängflygkonferens av liknande slag som Bosökonferensen för två år sedan.

Klubbarna har fått särskild inbjudan redan. Två deltagare per klubb är det tillåtna antalet förutom FSF/H styrelsemedlemmar. Redan nu vill vi tala om att det inte finns plats för andra att "dyka upp och lyssna". Om Du vill deltaga måste Du vända Dig till Din klubb. Informationen från konferensen skall naturligtvis vidarebefordras inom klubbarna och via Hypoxia. Dessutom skall förslag som klubbar och FSF/H styrelse anammar visas i form av åtgärder.

Konferensen genomförs i Stockholm 1987-11-14--15. Hängflygklubben Scotten står som lokalvärd. Sven Lindén svarar för inbjudan och tar emot klubbarnas anmälan.

Deltagarna kommer att erhålla resebidrag av FSF/H. Konferensen, som har som huvudsyfte flygsäkerhet, erhåller via FSF bidrag ur Magnussonfonden.

Rolf Björkman

Köp gamla HYPOXIA

Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 t o m 24. Sänd på enklaste sätt sedel, check, frimärken eller sätt in på mitt privata postgirokonto 91 22 81-3 10 kr per önskat ex. Glöm inte adress!

Rolf Björkman, Backlöksv 103, 162 43 Vällingby

Vem vill ta över ansvaret för HYPOXIA

Arbetet med Hypoxia är enligt min mening för stort. Finns det någon som vill ta över? Hör av Dig till mig!

Rolf Björkman

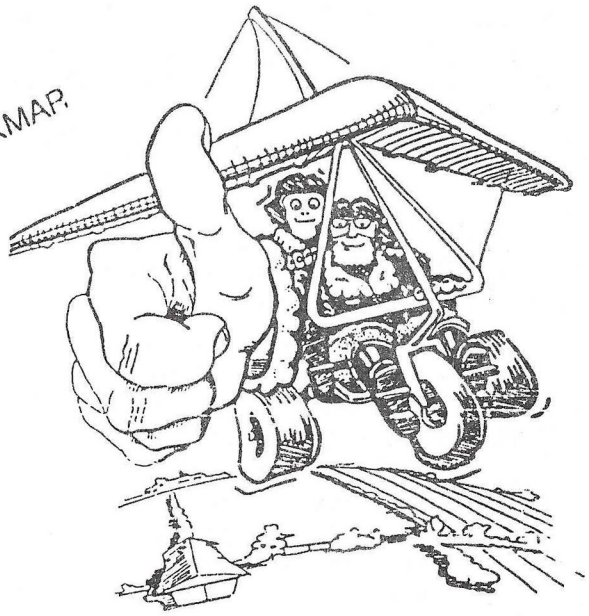
Ändringar av föreskrifter

Ingen ny ändring av **Samlade föreskrifter för hängflygning** har utgivits sedan föregående nummer av Hypoxia. Ändring numer 1 publicerades i Hypoxia nr 24. Kontrollera att du har den införd i Ditt kompendium.

Rolf Björkman

ULTRA-A hörnan

ROBERT KROCKMAR



Hallo pilots,

Efter mina enorma utläggningar i förra Hypoxia kommer här en lite mer normal Ultra A hörna. Egentligen händer på tok för lite för att jag skall ha något att bita i. Undertecknad har bara besiktigat en maskin denna sommar och det borde vara åtmindstone det femdubbla. Det gäller att haka på nu för att få flygklara maskiner till våren. Egentligen är det väl bara en ultralättflygare som kan vara någorlunda nöjd efter den gångna sommaren, när det gäller hängflyg har det ju varit katastrof. Jag själv har faktiskt fått ihop ca 10 timmar ultralätt mot bara en knapp halvtimma hängflyg under augusti. Detta belyser i alla fall det faktum att det är en motor som behövs för att kunna utnyttja de få flygbara tillfällena.

När det gäller utbildning har undertecknad fått skolningstillstånd klart och det finns alltså möjlighet till skolning åtmindstone på Minimum nu. När det gäller trike väntar vi med spänning på vem som importerar den första tvåsitsaren. För att lära sig flyga trike bör man använda sig av dk-skolning från början. Det är en väsentlig skillnad på trikeflygning och vanligt hängflyg speciellt när det gäller de vassare maskinerna. När det gäller Minimum och kölmonterat kan en normal H III pilot klara att flyga ek redan från början. Men naturligtvis sker utbildningen här med en mycket lungt stegrad svårighetsgrad.

Till sist, vintern är en otroligt fin tid för ultralätt med sina frusna sjöar. Så kom loss nu!

Happy landings,
Robert

Förnya licenser

Förnya Din licens i god tid före nyår. Du får inte flyga efter nyårsafton utan ha den nya licensen i handen. En av anledningarna är att ansvarsförsäkring i så fall saknas.

Det är naturligtvis inget som hindrar att Du på samma villkor som anges nedan förnyar Din licens senare under 1988 om Du inte avser flyga innan dess.

Kom ihåg att betala klubbens årsavgift innan Du sänder ansökan.

Följ nedanstående instruktion i detalj så slipper vi onödig postgång.

Förnyelse av hängflyglicens: Fyll i det övre stora fältet på blankettens framsida. Sänd blanketten, ett frimärke och utdrag ur loggboken eller redogörelse för årets flygningar (så som klubben bestämt) till ordföranden i Din klubb. Ordföranden bedömer om Du fyller kraven och har betalat klubbens årsavgift för 1988. Om detta är klart fyller ordföranden i det nedersta fältet på blankettens framsida och sänder den vidare till FSF.

Krav för Häng I: Du skall ha flugit under året. Utbildningen räknas in. Om

→

Du inte alls flugit under 1987 och passerar nyår måste Du flyga med lärare innan Du har rätt att förnya. Om Du vare sig flugit under 1986 och 1987 måste Du flyga med lärare innan förnyelse.

Krav för Häng II: Du skall ha flugit minst 2 timmar (tid i luften) för att få förnyat Häng II. Om Du inte fyller flygtidskravet men flugit under 1987 kan Du få Häng I för 1988. Läs i Samlade föreskrifter för hängflygning hur Du sedan kan få tillbaka Häng II.

Krav för Häng III: Du skall ha flugit minst 5 timmar (tid i luften) för att få förnyat Häng III. Om Du har minst 2 timmar kan Du få Häng II. Om Du inte heller fyller det flygtidskravet kan Du få Häng I under förutsättning att Du överhuvudtaget flugit 1987. Läs i Samlade förskrifter för hängflygning hur Du skall få tillbaka högre hänggrad.

Bogsertillstånd: Tidigare kompetens kvarstår.

Instruktörskompetens: Om Du grundutbildat minst 5 elever till Häng I (kontrolleras genom insända ansökningar vid FSF) kan ansökan gå direkt som hängflyglicensen. Om du inte fyller kraven meddela ordföranden i Din klubb att ansökan skall gå via Rolf Björkman. I allmänhet beviljas dispens. Följ denna rutin så slipper det gå extra postgång mellan RB och FSF. Om Du har instruktörskompetens för bogsering kvarligger denna så länge Du är instruktör.

Sportlicens: Fyll i ansökningsblanketten för förnyelse av sportlicens som också finns i detta nummer av Hypoxia. Sänd den tillsammans med ansökan om hängflyglicens till ordföranden i Din klubb. Obs att det finns särskild blankett för att första gången erhålla sportlicens. Kravet för att få sportlicens är att Du har giltigt Häng III.

Ordföranden: Kolla följande: Är den sökande lämplig? Fylls kraven på flygning eller flygtid? Skall instruktörens ansökan sändas till FSF eller till Rolf? Är årsavgiften för 1988 betald? Skriv på blanketten.

Rolf Björkman

Stockholmsvinschen

Här kommer en rapport över Stockholms första vinsch som Mats och jag tog hem i början av januari 1987.

Enligt loggboken gjorde vi våra första starter 20/1. Det var Svenne Lindén och Lasse Högström som var de första nyfikna som kom ut till Sorunda och ville pröva vinschning.

Det var minsann inte lätt att göra de första starterna med tanke på att hela systemet var nytt för oss. Den ena gången för starkt drag så att dojorna blev kvar i snön. Den andra gången blev det för svagt. Resultat "ett bygelben, tack"!

Efter ca 10-15 starter började vi få kläm på apparaturen.

När vinschryktena nått ut kom det allt fler piloter och fick testa på isen i Rangsta. Många nybörjare (Häng I och II) blev uppbogserade och vinschen visade sig fungera bra.

Under våren fick vi tag i flygfältet i Sorunda hos en trevlig bonde med namnet Christer Persson. Där har blivit ett riktigt litet flygcentrum. Eftersom Christer odlar spannmål är flygfältet inte användbart juli-augusti. Tyvärr är undrsidan på TMA 1000 ft GND, men trots allt har vi haft bra termik och en del piloter har varit uppe i några timmar.

För att kunna flyga XC har vi vinschat en del på det militära flygfältet i Strängnäs. Där hade vi också DM i slutet av augusti. Björn Kroglund lyckades flyga 55 km med landning i Trosa. Den dagen blåste det väldigt hårt. Conny Axberg satte vinschrekordet 1150 m höjd med start med 800 m lina. Det lyckades tack vare den starka vinden så att lina kunde matas ut.

En stor succé blev också Flygets dag i Tullinge, där Mats och jag ställde vår vinsch till förfogande med Swedair som sponsor. Flygningen fungerade utmärkt inför 6000 åskådare.

Efter att ha utfört 310 starter med vinschen kan vi konstatera att det är ett mycket säkert sätt att få upp en hängglidare i luften, om man gör det enligt reglerna, vill säga. Vid ett tillfälle glömde en pilot att kroka fast sig. När vinschen fick startkommando drogs piloten några meter varefter veklänken gick av. Piloten OK, bygelben och vingrör sönder.

Annars har året 87 varit ett bra år förutom vädret. Nu till hösten blir det mycket träningsvinschning för nybörjare och de som är lite rostiga på Sorundafältet. Välkommen dit!

Flyghhälsningar
Peter och Mats

SCOTTEN

Det har varit liv och rörelse i Scotten under sommarhalvåret. Klubben arrangerade klubbmästerskap i form av bogsertävling öppen för alla som kunde bogseras. Handikapp beroende på licensnivå gjorde det möjligt för nybörjare att placera sig väl. Tävlingen blev en succé tack vare väl genomförda arrangemang och hjälpvillighet från de rutinerade grabbarna.

Fullt lag deltog i SM. Även om de flesta inte placerade sig så högt på deltagarlistan så kämpade man väl. Med ökad rutin kommer ökad förmåga. Huvudsaken är att viljan och glädjen finns.

Klubben arrangerade också DM för mellersta distriktet. Även denna tävling genofördes som bogsertävling men nu med hjälp av vinsch. Tävlingen får betecknas som ytterligare en succé men nu ännu större. Fina arrangemang av tävlingskommittén och bra väder gav säkert oförglömliga upplevelser för flera av deltagarna. Flera "rekordflygningar" gjordes. Läs mera om detta i annan artikel.

Ett stort antal medlemmar ur klubben reser till Lanzarote under slutet av året för att erhålla träning och vidareutbildning. För detta svarar Folke Wikberg men resan arrangeras av en driftig medlem ur Scotten.

För övrigt hoppas och skuttas det här och var. Jag gjorde ett personligt studiebesök på Ålleberg i somras. En hängflygare låg på stadigt hang. Naturligtvis var han från Scotten, en duktig pilot som gnetade ihop tid till nästa licensnivå.

Vädret har även för oss hindrat vidareutbildning och grundutbildning. Nya färska piloter har dock tillströmmat i stadig takt om än lägre än vanligt. En sak är klar, det finns flyggläjde och gå i klubben.

Rolf Björkman

DM 87

Distriktsmästerskap för mellersta tävlingsregionen 1987 arrangerades av Hängflygklubben Scotten. Tävlingen genomfördes 29-30 augusti i form av vinschbogsering på det militära flygfältet i Strängnäs.På många sätt blev tävlingen en succé.

Tävlingen lades upp på följande sätt: Piloterna lottades i en turorning. Varje kvart från det tävlingstiden började lästes anmälningslistan upp. De som svarade sattes upp på startlista och skulle vara beredda att starta inom fem minuter och i den ordning man nu stod på startlistan. En flygning per man och dag fick genomföras. En poäng per 100 m från startplatsen räknades. Om man landade på startfältet igen erhölls poängen 0 men man hade möjligheten att åter sätta upp sig på startlistan.

Första dagen bjöd på typisk cumulusbildning med risk för regnskurar senare. Vinden var på gränsen

till för stark.

I början var det en del avvaktande och inväntan på termik så det dröjde en stund innan folk ville sätta upp sig på startlistan. När flygningarna väl kom igång insåg man emellertid att det tog tid att beta av listan . Det blev rusning och snart sod alla på startlistan.

Det var mycket tur med i spelet. Om ingen termik fanns var det bara att landa igen på starten och hoppas att man skulle hinna göra en ny start innan termiken dog ut på kvällen. Gynnsammast var det för dem som hamnade ungefär mitt på listan.

Flera färska Häng III:or gjorde säkert sin hittills bästa flygning. För dagen lyckades Björn Kroglund,Lidingö, bäst med 55 km flygning och landning i närheten av Trosa. Det var havet som förhindrade längre flygning. Ralp Stålberg, Scotten, tog sig 43 km till Järna och Peter Wallin, Örhänget, 17 km. En hel grupp klarade av några km. Några hade otur att inte få någon termik alls och hamnade på nollan.

Den andra dagen bjöd på nästan lugnt och total avsaknad av termik. Några hade något att slåss för och gled stilla så långt det gick. Bäst lyckades Ralph med 4,7 km tätt följ av Björn Kroglund och Johan Dahlqvist 200 m kortare.

Conny Axberg, Örhänget, nådde högsta höjden när linan releasades, 1150 m.

Distriktsmästare 1987 blev alltså Björn Kroglund, Lidingöklubben.

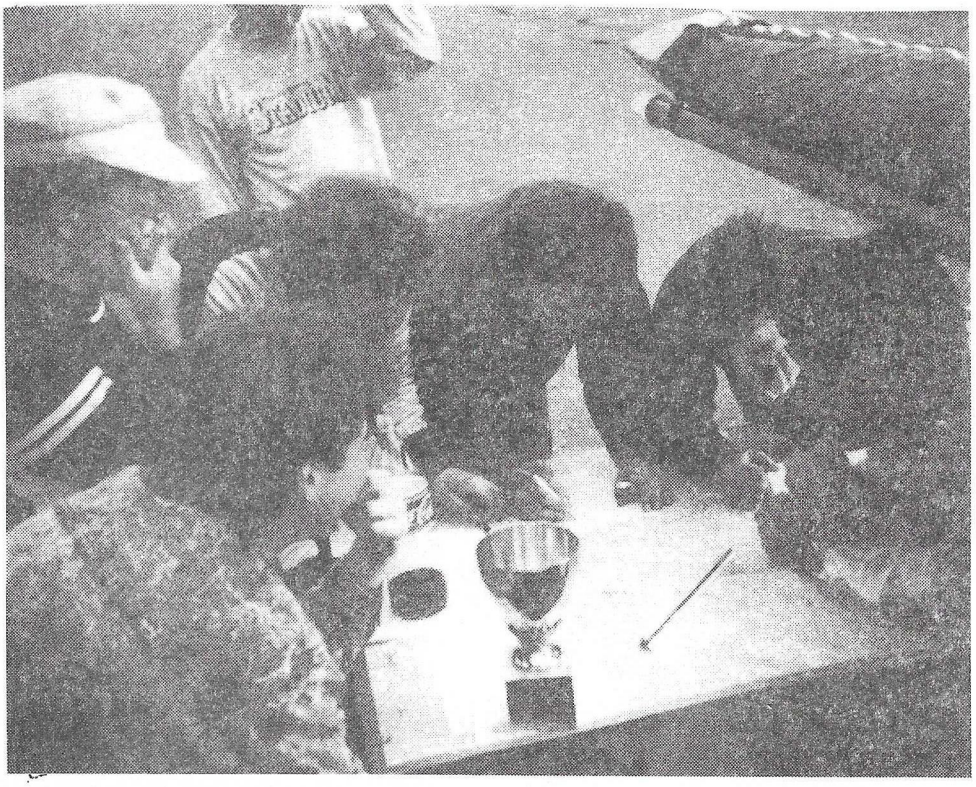
16 piloter ställde upp och 3 klubbar var representerade.

En organisationgrupp inom Scotten under ledning av Per Drago gjorde ett mycket bra jobb. Peter Wikander bidrog med vinschen som fungerade fint.

Några allmänna erfarenheter:

- Det tar tid att vinscha. För att få upp de 16 piloterna åtgick hela dagen.

→



Några av de tävlande. Segraren Björn Kroglund med pokalen och tvåan Ralph Stålberg t h lutande sig mot vinschen.

Inte ens två vinschar kan räcka för tävlingar av större kaliber.

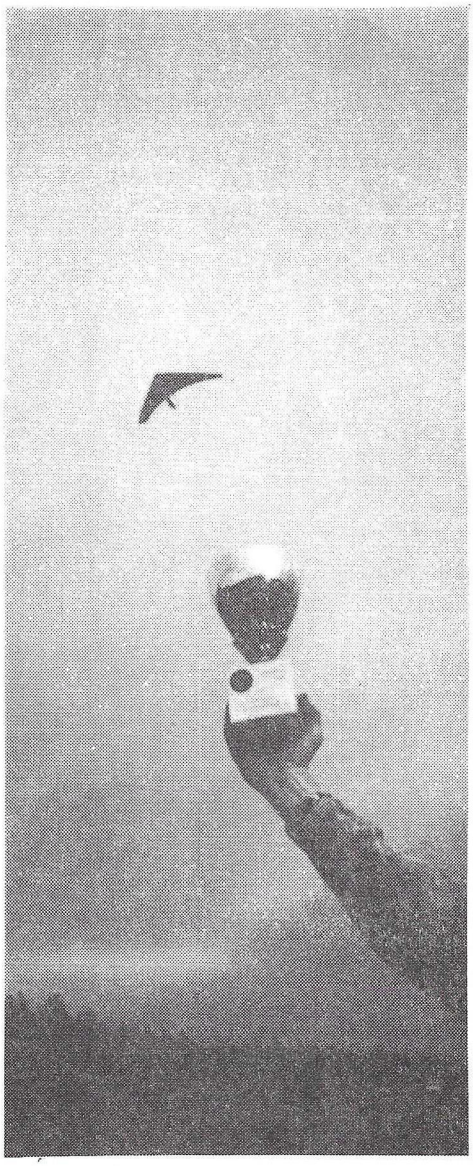
- Det blir stor orättvisa i och med att piloterna tvingas starta under så skiftande förhållanden.

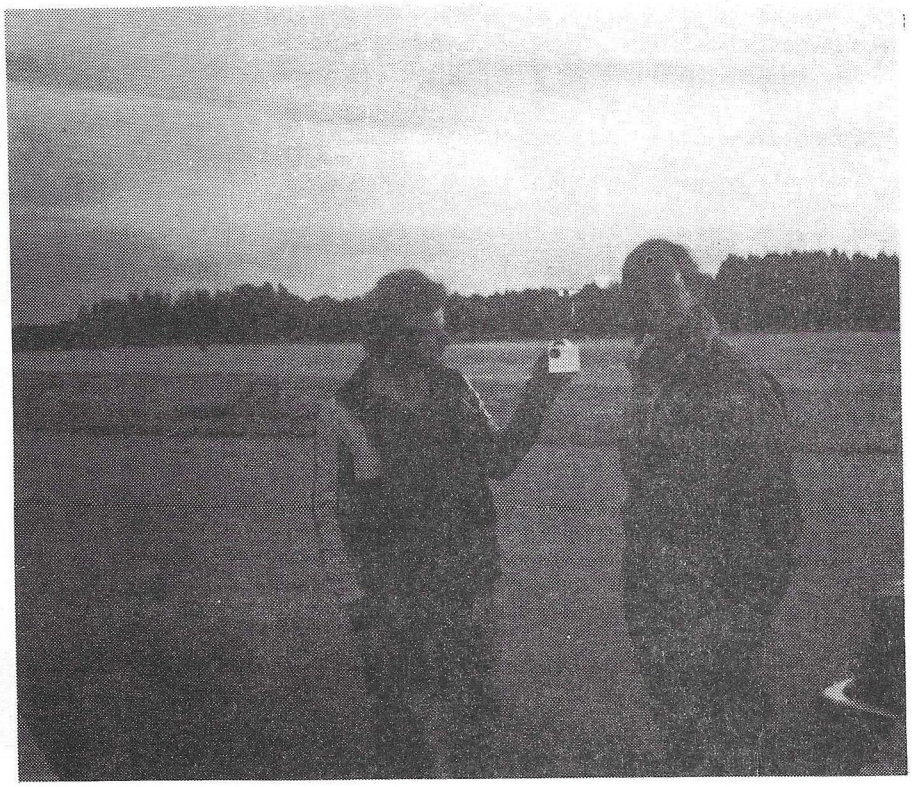
- För att inte tappa tempo måste starten ske när man står i tur. Det är inte säkert att det då är lämpligt att starta med hänsyn till möjligheten att nå resultat. Att avstå och hamna sist på startlistan kan få ännu större konsekvenser.

- Det gäller att begära tillräckligt med luft när TMA finns in på knutarna samt att klara ut i reglerna vad som blir följden av att inte hålla sig inom tillåtet område. Nu skedde uppenbarligen några övertramp.

Det är trevligt när syftet med en tävling av det här slaget uppfattas som flygning mer än tävling av alla. Humöret var det bästa ingen protesterade mot något.

Rolf Björkman





Balders Cup i Hängflygning

Balders Fastighetsbyrå har instiftat ett ständigt vandringspris. Det utdelas årligen till den bäste piloten tillhörande hängflygklubb i Storstockholmsområdet vid tävling där Baldes Cup ingår. I de fall en pilot tillhör flera klubbar gäller den klubb för vilken han tävlar. Företrädesvis kommer Balders Cup att kombineras men DM för mellersta tävlingsregionen.

Priset består av en pokal på marmorsockel. Vinnare får sitt namn, klubbtillhörighet och årtal ingraverat på pokalen på Balders Fastighetsbyrås bekostnad.

Priset är instiftat för att främja hängflygsporten. Det har följande devis:

Ädel tävlan på rättvisa villkor av omdömesgilla piloter är ett föredöme för hängflygsporten.

Första inteckningen i priset tog Björn Kroglund, Lidingö Deltaving klubb som vann både DM för mellersta tävlingsregionen och Balders Cup augusti 1987.

Bakom Balders Fastighetsbyrå döljer sig Björn Colliander och Rickard Jantoft, båda flitiga piloter i Hängflygklubben Scotten.

Rolf Björkman

Björn Kroglund med pokalen och Björn Colliander, Balders Fastighetsbyrå

SCOTTEN-mästerskap

I solsken och varma vindar höll Per Drago, som ansvarig för Scottens klubbmästerskap, briefing för 22 klubbmedlemmar. Nu skulle det äntligen bli bilbogsering och klubbmästerskap. Det var lördagen den 9 maj 1987 på flygflottiljen F 16 i Uppsala. Spänningen var laddad...

Av deltagarna var 11 innehavare av Häng I, 6 av Häng II och resterande 4 var proffs med Häng III. Det var "proffsens" förtjänst att det blev flygning. De tjänstgjorde mest som arrangörer första dagen med bilkörning, start- och depåjobb. Majoriteten av deltagarna som var Häng I:or saknade bogserbehörighet och erfarenhet. Första dagen flög vi med två uppsättningar dragfordon som gick i skytteltrafik över flygfältets startbanor. Det enda som störde denna sköna lördag var ett jättelikt Herculesplan som körde oss av banan. Piloterna där var väl rädda för turbulensen från våra vingar - den lär vara fruktansvärd.

Efter all träning blev det dags för klubbmästerskap och då hade det hunnit bli söndag. Sämre väder och hårdare vind och regn gjorde att kampen om trofén som MÄSTERSCOTTE stod mellan de mest trogna: 2 I:or, 3 II:or och 3 proffsiga III:or. Vinden bestämde sig för att ligga mitt emellan de två banorna varför det blev avancerad bogsering med 25 graders sidvind.

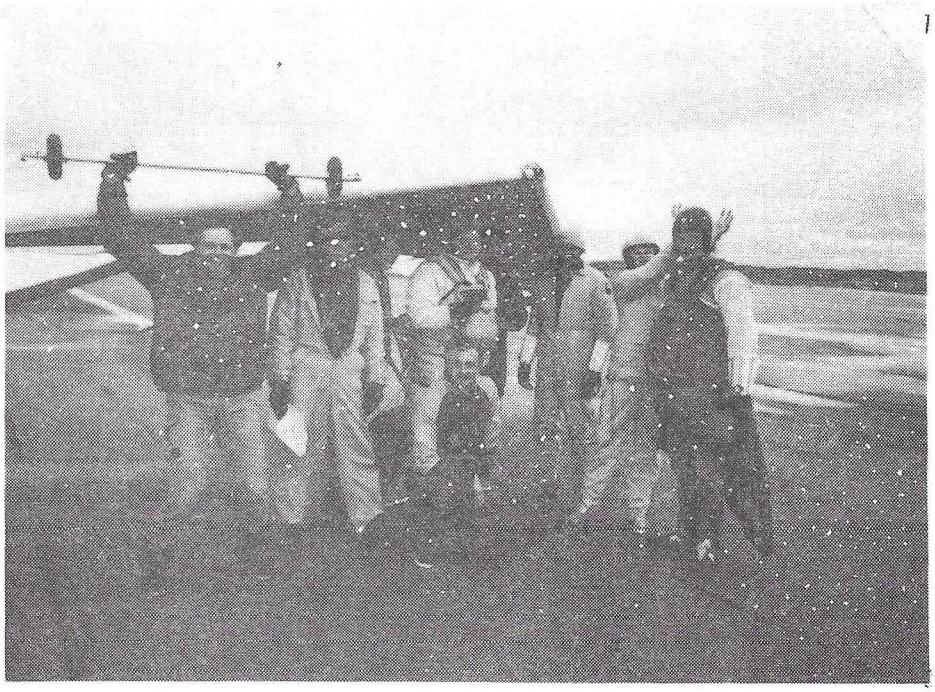
En av I:orna, Anders Lindeborg, gjorde ett mycket hedervärt deltagande före en oturlig start med bruket kölrör som följd. I övrigt skedde inga incidenter. Före händelsen plockade Anders ihop en hel del pluspoäng och hamnade på fin 2:a-placering. Vi övriga kommer nog att lägga in om protest. Det ryktas om att han tjuvhöll på sin Häng I:a bara för att få en lättare uppgift på tävlingen. Anders har 180 starter, och om jag inte hörde fel så skull han skriva upp för Häng II på södagkvällen.

Vi andra kämpade och flög för allt vad nylonet höll. Per Drago var tävlingens demon och inrättade oss i ett jämt startled. Klubbens modefärger på vingarna går i år i cerisrött, rosa och vitt, så min vinge i grönt och gult (mer likt en pumpstation hos BP än en hängglidare, säger elaka tungor) kände sig inte så hemma. Det är inte så lätt att vara en mellanstadievinge och heta Moys Mars bland alla högdragna, överspända högprestandavingar. Färgerna till trots blev det en mellanstadievinge i grönt och gult som vann årets klubbmästerskap i Scotten!! Inte dåligt. Per Drago lånade vingen och snuvade mig på segern. Han gjorde det genom en mycket fin flygning och en perfekt landning mitt i "Bulls eye".

Tack Per för en härlig helg! Du stod för arrangemanget och det gjorde Du bra. Grattis till titeln - MÄSTARSCOTTE 1987. TYPISKT SCOTTE - LÅNA VINGE OCH PLOCKA HEM SEGERN !!

Hälsningar från
Rickard Jantoft - han som ägde vingen - en Häng II:a

En del av gänget framför "segrarvingen". Tävlingledaren tvåa fr v, artikelförfattaren i flygoverall trea fr h.



Midsommar-natta -87 Arjeplog

Nu har de börjat, de officiella dygnetruntflygningarna på Galtispouda i Arjeplog midsommarafton. Det är en hädanefter årligen återkommande begivenhet som under flera år lockat arjeplogarna upp på fjället mitt i natten.

Årets upplaga hade samlat 15 piloter från Kiruna i norr till Stockholm i söder. 5 klubbar var representerade och alla verkade trivas.

På briefingen informerades om regler och uppgift. Det gällde att flyga så mycket som möjligt under 24 timmar. Det enda kravet var att alla om möjligt skulle vara i luften vid midnatt. Eftersom det här är en tävling inom nationens tecken krävdes också ett ordentligt sovpass.

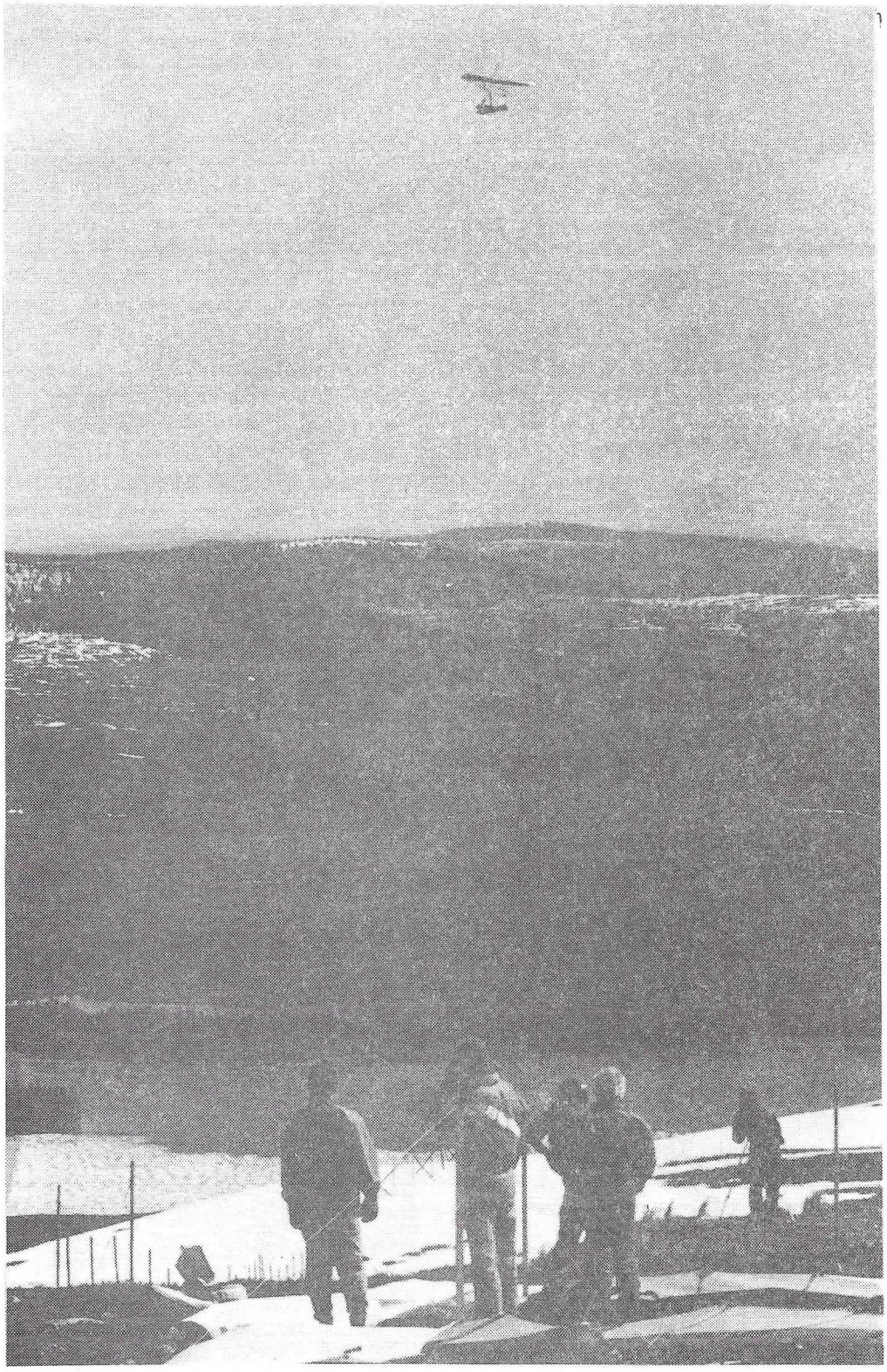
Under kvällen var hanget ganska bra, men senare avtog vinden och nerflygning till landning blev allt oftare det som gällde.

De två i särklass flitigaste piloterna var Magnus Söderberg, Arjeplog, med 8 flygningar och Rolf Björkman, Scotten med 7 flygningar. Den klubb som dock tog den första inteckningen i det eviga vandringspriset var Lidingö. Svenne Lindén, ensam från sin klubb, lyckades på något underligt vis samla ihop till 1 tim 15 min och det räckte till seger. Scotten med Rolf Björkman som enda pilot nådde 1 tim 14 min. Sedan följde medeltalet från piloterna i övriga klubbar där Arvidsjaur fick 1 tim 12 min, Umeå Hängflygklubb med 57 min och Arjeplog med 53 min.

Den här "tävlingen", gott folk, borde alla besöka någon gång! Varför inte redan nästa år?

Karl-Axel Dahlbergh

Vy från toppen av Galtispouda. Bilden är tagen tidigare under året.



Sven Lindén tar emot vandringspriset

Nya luftrumsbestämmelser

Från och med 1987-10-25 gäller ny luftrumsindelning och vissa nya bestämmelser för utnyttjande av luften. Benämningen på det nya är **Luftrum -87**. Jag skall här försöka återge det som direkt påverkar oss.

Den kontrollerade luftens utbredning ändras inte i någon större omfattning men det finns ändå stor anledning för var och en som flyger annat än backglidning att ta reda på vad som gäller just i det egna flygområdet.

Vissa flygplatser får ett nytt område omkring sig där särskilda regler gäller. Här kommer vi att vara berörda på flera ställen och här finns det verkligen anledning att kontrollera sitt eget område. Mer om det längre fram i artikeln.

Jag hoppas kunna presentera bra kopior på kartor i nästa nummer av Hypoxia.

För den luft som är helt okontrollerad gäller under 5000 ft (1500 m) samma regler som tidigare.

Över 5000 ft kan i stor utsträckning IFR-trafik förekomma i okontrollerad luft. Detta är i princip en nyhet. Det innebär att brott mot VFR-reglerna kan få allvarliga följder. Jag tänker då på gränsen 8 km sikt och minst 1000 ft (300 m) till molnundersidan. Det senare är känsligt vid termikflygning.

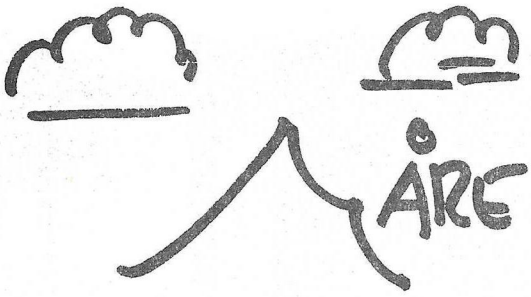
Runt vissa flygplatser som saknar kontrollerad luft men där IFR-trafik förekommer har upprättats särskilda områden. Dessa berör oss i hög grad.

TIZ (Trafikinformationszon) sträcker sig från marken och upp till 1000 ft (300 m). Längden är 15 km (i banans riktning) och bredden 6 km.

TIA (Trafic Information Area) ligger över TIZ och sträcker sig från 1000 ft upp till 5000 ft. Längden på detta område är 50 km och bredden 15 km.

Inom TIA/TIZ gäller att VFR-flygning får ske enligt normala regler men... **dubbelriktad radioförbindelse skall upprätthållas med flygplatsen.** Normalt betjänas flygplatser med

→



Åreskutan har hittills och kommer även i fortsättningen att vara det mest intressanta hängflygstället i Sverige. Det är hit de flesta SM-tävlingarna förläggs, det är hit de flesta piloter åker för att flyga bra termik och det är här många gör sina första termikflygningar. Man kan utan tvekan betrakta Skutan som ett flygställe av nationellt intresse.

Ett problem har varit att start- och landningsområden inte har varit iordningsställda i förhållande till hur flitigt de har använts - speciellt med tanke på de mindre rutinerade piloterna. Att åtgärda dessa problem fordrar förutom en viss arbetsinsats även ekonomiska åtaganden. Av den anledningen beslöt Åre DFK förra året att klubbens medlemmar skulle stå för nödvändiga arbetsinsatser, medan en viss avgift skulle tas ut av alla piloter för att klara den ekonomiska delen. Avgiften har tagits ut i samband med kabinbanebiljetten.

Detta kungjordes i Hypoxia förra hösten och resulterade i protester från vissa håll. Det ifrågasattes varför Åreklubben skulle tjäna på piloter som flyger i Åre. För att skingra missuppfattningar om hur mycket Åreklubben har "tjänat" på liftavgifterna, kan vi berätta vad som skett på start resp landning den gångna säsongen.

2 st ramper, en på sydstarten och en i Valvet, har byggts till en beräknad kostnad av 22.000. På Lundsfältet har diket lagts igen och området planerats. Dessutom har ladan, som kommer att användas som klubbhus och sekretariat vid tävlingar, lyfts upp, målats och försetts med plåttak. Den beräknade kostnaden för åtgärder på landningen är 5.000. Detta har bekostats med av kommunen beviljade IKS-medel samt av intäkterna från liftkortsförsäljningen (2.800).

I detta sammanhang kan vi också berätta, att förhandlingarna med markägarna har pågått hela säsongen och resulterat i att vi nu disponerar 2/3 av Lundsfältet. Överenskommelsen förutsätter att klubben åtar sig att sköta marken, vilket innebär att gräset måste klippas och att fältet skall hållas snyggt och rent.

Vi hoppas att var och en av er, via den lilla avgiften på liftbiljetten, solidariskt medverkar till att start- och landningsområdena kan hållas i ett sådant skick, att vi alla kan starta och landa på ett bra och säkert sätt.

Åre Drakflygklubb
Folke Wikberg
Ordf

TIA/TIZ av AFIS (Aerodrom Flight Information Service). De flygplatser som får det nya luftrumsskyddet är:

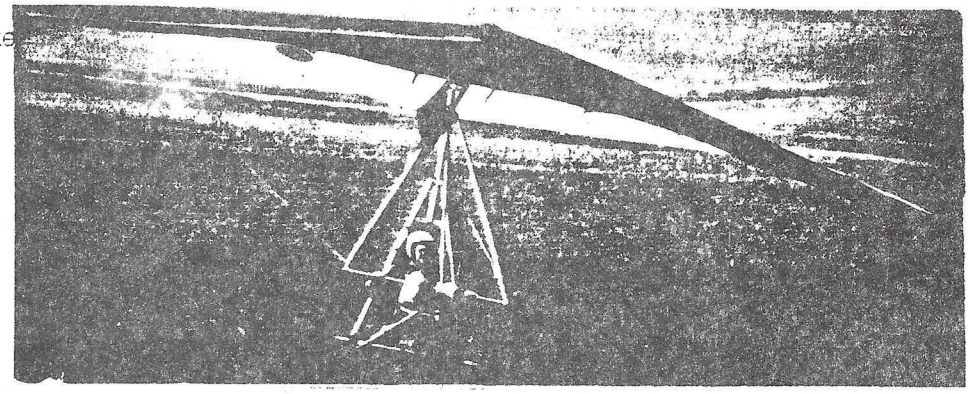
Gällivare
Skellefteå
Örnsköldsvik
Kramfors
Gävle/Sandviken
Mora
Hudiksvall
Västerås/Hässlö
Örebro
Karlskoga
Trollhättan
Lidköping
Nyköping/Oxelösund
Växjö
Oskarshamn
Kristianstad

Exempel på lämpliga hängflygställen som kommer att beröras är Dundret, Gesunda och Vårgårda. Tag kontakt med respektive luftfartsmyndigheter och klara ut möjligheterna att disponera luftrummet under olika situationer.

Rolf Björkman

Behlen Power - Trike

- Sverges första godkända trike
- från 22-64 hk.
- lämplig för dubbelflyg och bogsering
- godkända vingar:
  Vampir 14,2 M
  Profil 19 M



OBS! Skärm med medellina = snabbast utveckling.

RA-FA
RADEMACHER FALLSCHIRME

		sjunkhastighet vid kg last	vikt	storlek	pris
	Streamlight Colibri PSR I	5.5 m/sek / 100 kg	2.0 kg	40 m²	2.950,- Skr.
	PSR I Speedy	5.5 m/sek / 150 kg	2.5 kg	40 m²	3.150,- Skr.
	PSR I lätt pilot	5.5 m/sek / 100 kg	2.0 kg	35 m²	3.100,- Skr.
UL TRIKE	PSR II UL	6.7 m/sek / 200 kg	5.2 kg	70 m²	5.850,- Skr.
UL TRIKE	Streamlight DK 350 UL	4.5 m/sek / 355 kg !	11.4 kg	140 m²	13.300,- Skr.

Integralsele, typ Keller - alla färgkombinationer och storlekar pris: 2900,-
sele+ skärm med medellina, komplettpris: 5250,-

VINGAR:

Tecma	POLARIS	Firebird
medium	delta	uno
spiral	delta s	quattro
colt	touring	quattro s

TECMA AIR SPORT

snabbmonter - bara hjul utan att ta isär A-ramen

storlek inne ø 25, 28,5 ,30

pris: 230,-

SERVICEVERKSTAD:
Div. reparationer av alla sorts vingar -nypressning av vingvajrar [redacted] bör bytas varanat år !
Quikpins, bogserreleaser absolut bästa modellen! pris: 600,-

VÄLKOMNA TILL VÅR VINSCH I SORUNDA !!!!
RING FÖR MER INFORMATION !

Peter Wicander
Walla Gård
14800 ÖSMO
☎ 0752-38972

Annonsbestämmelser

Du som vill annonsera i Hypoxia har flera alternativ.

Enkla radannonser är gratis. De skall på något sätt röra hängflyg eller ha intresse just för hängflygare. De redigeras och endast strikta fakta tas med. Superlativer och bedömningar tas i allmänhet bort.

Företagsannonser eller mer innehållsrika annonser tas in på betald plats. Endast tredjedelsidor kan utnyttjas. Du kan köpa hur många tredjedelar som Du önskar. Välj alltså 1/3, 2/3 eller helsida. Varje tredjedel kostar 100 kr. Ditt orginal skall kunna tryckas direkt. Foton och skuggade ytor kan bli otydliga eller dölja text. Olika svärtningsgrader kan också ge dåligt tryck. Yttermåtten får inte överskridas. Lämnar Du en halv sida sätter vi den på 2/3 utrymme och det kostar 200 kr.

Max bredd är 180 mm.
Max höjd per 1/3 är 90 mm.
Om yttermåtten överskrids förminskas texten till 85 %.

Du kan också lämna ett eget tryck om Du vill ha högre kvalitet eller färg. Då svarar du själv för tryckning och lämnar oss det antal blad som motsvarar upplagan för aktuellt nummer. Varje blad kostar 600 kr oberoende av mängden tryck. Bladen häftas till Hypoxia som tilläggssidor.

Annonsunderlag skall vara red tillhanda senast det datum som angivits i föregående nummer.

Betalning skall göras i förväg via FSF/H postgirokonto 91 29 93-3. Ange nr.

Red

Klubbledningar

1. Anmäl klubbens representanter snarast till Hängflygkonferensen.

2. Anmäl snarast sökande till instruktörskursen.

3. Sänd ut till medlemmarna instruktioner för förnyelse av hängflyglicenser och uppmaning om inbetalning av 1988 års medlemsavgift. Sänd inga förnyelser vidare till FSF utan att medlemsavgiften är betald.

4. Börja fundera på motioner till FSF/H årsmöte. Motionerna skall vara inne i januari. Detaljerade direktiv kommer senare men då kan det vara för sent att behandla frågorna i klubben.

5. Börja fundera på dag för årsmöte. Det bör ligga före FSF/H årsmöte. Detta äger preliminärt rum i början av mars.

6. Tag ställning till bidrag till instruktörer som är med på repetitionskursen för instruktörer i januari 1988.

7. Sänd in rättad medlemslista på särskild uppmaning från mig under december.

Rolf Björkman

Köpes

Begagnade vingar, gärna lämpliga för nybörjare. Rolf 08-739 39 70.

Till salu

Azur 17 med extra bygelben och vingrör, 8000 kr. Tord Olsson, 019-12 58 48.

Quattro S -87 från Firebird, Västtyskland (högprest), 12800 kr. Reservdelar. Keller Integral, medium, ny, 2900 kr. Björn Colliander, 08-25 79 80, bost 08-46 02 54.

Magic III 177 -84, 70-100 kg, 10000 kr. Eric "Raymond" Berggren, 031-22 89 94.

Magic 3 -85, medium, 9000 kr. Lars Kristiansson, 021-12 08 11.

Atlas 16, nybörj, 8500 kr. Gunnar 0322-232 07.

UP cocoon med fallskficka, max 175 cm. 0155-110 59.

Moyes GTR 162, speedbar, VB, prof bygelb, extra bygelb. Urban Lind, 060-55 61 51.

Cloudbase -78, nybörj, sele, 2500 kr. Anders Hammar, Liljev 4, 459 00 Ljungskile, 0522-214 65.

Azur 17, röd/gul/vit. Benny Kjellgren, 0502-145 59.

Keller integralsele, silverfärgad, 150-170 cm, 1500 kr. Thomas Klang, 08-774 71 37.

Missile GT. Anders Backman, 0684-108 77 kv.

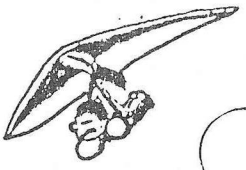
La Mouette Hermes 15 -86, 87 års ram. La Mouette 15 Comp -87, trilamsegel. Magic 4 166 -87. Magic 4 166 Full Race -87. Anders Andersson, 060-15 61 53. Håkan Sundin, 060-55 22 87

Magic IV, lila milarframk, prof bygelb, VB, 4,4 segel. Kenneth Norberg, 060-58 83 23.

SKYSPORT

St Olavs väg 16 830 13 ÅRE Tel 0647 - 51111

Folke Wikberg



HÖGPRESTANDAVINGAR

Ace

SOLAR WINGS succevinge med massor av goda tävlingsresultat världen över. Fantastisk handlin g mycket god fart och glid

WILLS WING

HP-2 Kölfickslös supervinge som har blivit en bäst-säljare i mellan-europa och Amerika med massor av Cross-Country rekord

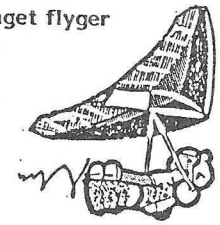
MELLANSTADIEVINGAR

enterprise

Tony Hughes har varit Europa och - öppna VM - mästare 1981 - 1982 - 1983 och 1984, han vann också öppna Brittiska mästerskapet 1983. Han driver i dag en av de största hängflygskolorna i England. Det är från sina samlade erfarenheter som pilot och instruktör han har producerat denna mycket funktionella och bra mellanstadie-vinge. Nosvinkel 122$^{\alpha}$ Span-9.66m. AR-6,1. Segelyta-16,07m. Vikt-25,5kg. Pilotv-66 - 93kg. Stallfart-22,5km. LD-34km. Maxfart-77 km. G-test +6 -2. Övrigt: Kvallitetssegel 4.0 oz. 35% dubbelsegel. Flytande korsbom, vilket ger en mycket god handling. Lättriggad. Enkel att kortpacka till 4m. Mycket fin finish.

MOYES GTR

En vinge som hela Australienlaget flyger

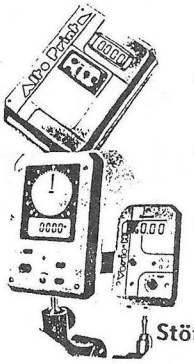


MOYES MARS

Lättviktsvinge med hög finish och goda flygegenskaper

INSTRUMENT

BALL 651 Vario + höjdmätare
BALL 652 Vario + höjdmätare + färtmätare
BALL M20 Vario som fästes på handleden



ALTO -Print Barograf för hängflygare.

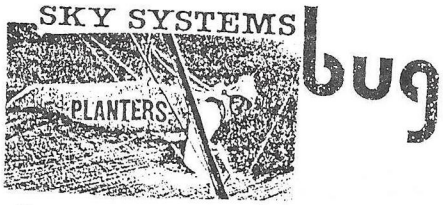
ALTO - LCD Vario + höjdmätare 2 höjder.

ALTO - HV Vario endast ljud.Höjdmätare 2 höjder.

Stöttåliga kvalitetsprodukter

AFRO, AOA, MK- Panel.

SELAR.



Den populära selen. Den kommer i vinter med justerbar fotpinne, större plats för fötterna samt vaderad.
"SUPP" - Den vanliga smidig och lätt.
Alla selar levereras med Ryggsäck och twist-lock.

FALLSKÄRMAR

METAMORFOSI , Orginalskärm , liten lätt och snabb. P.A. Australien. En skärm med kevlarlinor till ett mycket bra pris.

ÖVRIGT

Aerodynamisk hjälm, Twist-lock krokar. Karthållare Styrbygelhandskar. m.m.

VI KÖPER BEGAGNADE VINGAR OCH UTRUSTNING.

MELLANSTADIEVINGAR, SELAR, INSTRUMENT, FALLSKÄRMAR FINNS I LAGER

VÅRT EMBLEM!

FSF/H emblem

Vårt emblem i blått, gult, svart och vitt. Beställes hos kassören lämpligast genom att sätta in den aktuella summan på FSF/H postgiro 91 29 93-3. Glöm inte adress.

Tyg: 25 kr/st, 20 kr/st vid över 10.

Klisterdekal: 5 kr/st, 40 kr/10 st

Trevligt att ha på väskan, jackan eller andra saker som syns, bilen t ex. Visa att Du flyger på det trevligaste sättet som finns.

SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

HÖSTPRISER! NYHETER! HÖSTPRISER! NYHETER! HÖSTPRISER! NYHETER!

Flygsäsongen är över och lagret skall rensas. Ring för prisuppgift. Erbjudandet gäller såväl på nytt som begagnat. Upp till 20% rabatt. Nyheter är Nimbus 62, mellanstadievinge i mycket hög klass och med marknadens lägsta pris. Den har dessutom gutesiegel med Minimum, vilket ger den i särklass mest prisvärda vingen som även kan flygas som ultralätt. Nyhet, kevlarhjälmar med inbyggd vario. Väger endast 600 gram komplett. En verkligt hot grej med otroligt fin finich. Finns även utan variometer och i såväl hel som halvhjälmsutförande.

Flight Produktion
83200 FRÖSÖN SWEDEN 063/104279

Vi köper och säljer begagnade vingar

Vår specialitet är utbildning
Kontakta oss
Rolf och Gunilla Björkman
Backlöksv 103 162 43 Vällingby
Ring 08 - 739 39 70 18-20 kvällar